



TITLE:

# 海運労務の提供に要する原費

AUTHOR(S):

小島, 昌太郎

---

CITATION:

小島, 昌太郎. 海運労務の提供に要する原費. 経済論叢 1927, 24(1): 239-271

ISSUE DATE:

1927-01-01

URL:

<https://doi.org/10.14989/128488>

RIGHT:

會學濟經學大國帝都京

# 叢論濟經

號一第

卷四十二第

行發日一月一年六十正大

租税の目的と實體

教授 法學博士

神戸 正雄

マルクスの社會的意識形態について

教授 法學博士

河上 肇

土地の非資本的性質に就て

教授 法學博士

河田 嗣郎

徳川時代の農民逃散

教授 經濟學士

黒正 巖

經濟學の根柢をなす公益的精神に就て

助教授 法學士

石川 興二

露西亞の産業組合運動

助教授 經濟學士

八木芳之助

フイジオの勞賃論と「純收入」

講師 經濟學士

森耕二郎

日支通商航海條約改正について

教授 法學博士

末廣 重雄

國庫預金と兌換券發行高との關係

助教授 法學士

汐見 三郎

武士階級の窮乏

教授 經濟學博士

本庄榮治郎

家族統計概論

教授 法學博士

財部 靜治

海運勞務の提供に要する原費

教授 經濟學博士

小島昌太郎

琉球と慶長役

教授 法學博士

山本美越乃

# 海運勞務の提供に要する原費

小島 昌 太 郎

## 一 運送勞務の意義

運送には、個々の孤立的なる運送勞務として行はるゝものと、一つの體系をなして運行せる組織的行動として行はるゝものとの、二つの種類がある。

前者は、運送業者が、需要者の需めに應じ、個々の場合に當つて、運送勞務を、その要求に適合する所の特殊なる形態として提供するものであつて、工業に譬へて言へば、顧客生産又は注文生産の形態である。

後者は、運送業者が、世間の運送に對する一般的の需要狀態を豫測し、之に適應する所の計畫を立て、一定の設備を以て、體系をなせる組織的行動として、運送勞務を提供するのである。この場合には、運送客體たる個々の旅客若しくは貨物に着目して言へば、それらを輸送する所の同じ型にはまつた運送勞務が、多數同時に、または繼續反復的に、且つ規律的に行はれて居ることも

言ひ得るのである。併しかくの如く、個々の運送客體について言ふ所の個々の運送勞務といふものは、この場合には、單に概念的に存在する事柄たるに止まり、具體的事實としては、規律的に反復して運行する所の一つの運送組織の體系的活動があるだけであつて、且つ之によりて同時に又は連續して多數の孤立せる旅客若しくは貨物が、場所的移動を遂げるといふ事實があるのである。いはゆる個々の運送勞務といふものは、この體系的活動が一個の旅客若しくは一個の貨物に關係する所のその一片としてのみ認め得るのである。之を工業に譬ふれば、市場生産又は商品生産の形態である。

右の二種の運送勞務につき繰返して述べれば、第一の場合には、個々の運送勞務が、運送客體たる旅客若しくは貨物と共に、それ自體に獨立したる孤立的のものとして行はれ、第二の場合には、運送客體たる旅客若しくは貨物そのものは、同じく孤立的のものであるけれども、それらが一つの體系をなせる組織的運送活動によりて取扱はれ、従つてこの場合の運送勞務といふものは、具體的に獨立せるものではなく、それは單に個々の運送客體に關聯して、抽象的にこの組織的運送活動の一片を想定することにより、初めて認めらるゝものである。

今日の運送事業に例をとれば、人力車、荷車、自動車、不定期船による運送は、前者に屬し、電車、汽車、定期船による運送は、後者に屬する。

かくの如く、運送に二つの種類があり、運送勞務にも二つの形態があるから、これに對する代價即ち運賃にも二つの種類がある。一つは、運送勞務の提供に當り、個々の場合に於て、運送業者と顧客たる需要者との協議又は馳引によりて定まる運賃である。この場合に於ては、運送は、自由競争の下に一個の營業として行はるゝのであるから、かゝる運賃は自由運賃といはれる。

他の一つは、需要者たる相手方の如何を問はず、一般的に之によりて運送の引受けをなす意思を以て、運送勞務の種類と運送客體の種類とに従ひ、分類的に表式方法を以て表示せらるゝ運賃で、表定運賃といはれる。そして、之を表現するの表は、一運送單位たる重量若しくは容積に對する運賃が幾許である、といふ形式になつて居るから、賃率表 (Tariff) といはれる。

自由運賃は、注文生産的なる運送の場合に存するもので、表定運賃は、市場生産的なる運送の場合に存する運賃である。

私がこの論文に於て取扱ふ所は、海運に於て、殊に主として貨物運送に關して、右に述べたる二つの種類の運賃が定まるにつき、運送原費が如何なる關係をもつか、といふ事柄の研究である。今、個々の貨物に着目して個々の運送勞務といふものを認め、之を一個の無形なる經濟財——この場合には特に交通財 (Verkehrsgut) とも言ひ得るもの——とすれば、私がこゝに研究せんと

する所は、その生産費とそれの代價との關係である。而して、海運に於ては、前に述ぶるが如く、不定期船の運送勞務と定期船の運送勞務とがあり、前者の代價は自由運賃であつて、後者の代價は表定運賃であるから、この研究は、要するに海運に於ける自由運賃並びに表定運賃に對する運送勞務生産費の關係を明らかにするを目的とするものである。

## 二 運送勞務生産費の分類

さて、運賃と運送勞務の生産費との關係を明かにするためには、その生産費が如何なる項目より成るものなるかを調査せねばならぬ。換言すれば、運送客體たる個々の貨物若しくは旅客に關して認めらるゝ所の運送勞務なるものは、如何なるものゝ聯合によりて構成せられて居るか、並びに、これらの運送勞務が表面にあらはれ出づるについては、之をあらはれ出でしむるがため、その裏面に如何なるものがあるかを調査し、これら諸種のものについて各々その生産費(cost)は如何なるものであるかを研究せねばならぬ。私は、今、これを述ぶるに當り、運送客體たる個々の貨物若しくは旅客に關して認めらるゝ所の運送勞務なるものを中心として、之に對して各費用が如何なる關係にあるかといふ點より、これらを次の如くに分類するであらう。

(一) 運送勞務を提供するの基礎を作るための費用。之は基礎費といふことが出来る。この運

送勞務を提供するの基礎といふものは、運送企業に於ける經營の規模を畫するもので、有形の設備と無形の組織とよりなるものである。故に、この經營の規模を變更するの必要な範圍に於ては、縱ひその運送企業が、即ち例へば一海運會社が、取扱ふ所の運送量に増減動搖あるとも、この基礎費なるものは、變動することなく、一定額に固定なるもので、従つて又事業を休止するも之を廢止せざる限りは依然必用なる經費である。この意味に於てこの種の經費は英語にて *fixed charges* といはれ、獨逸語にて *feste Kosten* と稱せらる。私も之を固定費と名づく。

或は、固定費といふものを解して、運送量の如何に拘はらず、常に確定的なる費用であるとするものがあるならば、そは大なる誤解である。例へば定期船事業に於て一定數の船舶を使用する場合には、それが即ち一定の經營規模をなすものであつて、この規模を超過せざる限りは、取扱運送量が、増加するも、船舶に關する一定の費用は確定的であるけれども、取扱ひ運送量がこの規模以上に出づるときは、更に新たに船舶を増加するを要し、そのときには、それまで確定的であつた一定の費用が急激に大増加をなすのである。故に、固定費といつても、それは一定の經營規模を前提としての名稱である。この規模が變更する場合には如何なる費用も之に従つて變更する。

(二) 多數の運送勞務に共通なる費用。即ち同時に取扱はれ若しくは時を異にして取扱はるゝ多數の運送客體が、その運送のために連帶的關係に於て惹き起す所の經費である。私は之を共通

費と名づく。英語にては *general expenses* といふ。これは多數の運送客體に共通なる經費であるから、運送客體が増加するも、之に比例的に増加することなく、また運送客體が減少するも之に比例的に減少することなきものである。即ち運送量の増加の場合には、この種の費用は遞減的割合に於て増加し、運送量の減少する場合にも、遞減的割合に於て減少するものである。従つて、縦ひ、全然運送量がなくとも、若しくは事業を一時休止するとも之を廢止せざる限りは、尙ほ、その幾分を必要とする費用である。それ故に、獨逸の書物では、之を *unverhältnissig verändliche Selbstkosten* と名づけ、または丁寧な *bewegliche, aber von den einzelnen Verkehrsleistungen unabhängige Kosten* などといはれて居る。即ち非比例的變動費といふ意味である。

(三) 個々の運送勞務について要する費用。即ち、個々の旅客若しくは貨物について特別に要する費用である。よつて之を特別費と名づく。英語にても、この種の費用を *special costs* といふ。この種の費用は、旅客若しくは貨物に關して直接に要するものであるから、又 *direct costs* ともいはれ、また、かく直接に要するものなるがため、そのものについての全費用の計算に當り最初に考慮せらるゝの關係より、之を *prime costs* と名づくるものもある。この種の費用は、各々の運送客體について特別に要するものであるから、その増加に應じて正比例的に増加し、又その減少に應じて正比例的に減少するものである。従つて運送量の全然なき場合、若しくは運



送を一時休止する場合には、全く要せざる費用である。この點よりして獨逸の學者は、之を *verhältnismässig veränderliche Selbstkosten* と名づけ、又は説明的に *bewegliche, von den einzelnen Verkehrlleistungen abhängige und im Verhältnis dazu wachsende Kosten* と云ふ永い名稱を與へて居るものもある。

私は、右の如く、運送勞務の生産費を、固定費、共通費、特別費といふ三つのものに分類するのであるが、之を更に運送せらるゝ個々の貨物若しくは旅客について言ふならば、固定費と共通費とは、その運送に於て結合生産費 (*joint costs*) たるものである。

また私は、こゝには、運送量といふことを單に運送客體の分量即ちその重量又は容積と解し、その増減に關係して費用の増減が正比例的なるか否かを見たのである。併し運送に於ては、距離といふものも、分量と共に、費用の増減に重要な關係をもつものである。故に學者の中には、運送量即ち *intensity of traffic* と云ふものを *quantity of cargo* と *length of haul* とに分解して、獨逸學者のいはゆる *verhältnismässig veränderliche Selbstkosten* は、分量についても距離についてもいひ得るものであるとなすものがある。併し乍ら、かくの如きは正確なる觀察ではない。距離の増加は或種の費用の増加を來すは明かであり、そしてその増加は比例的なるものであるけれども、その増加する所の費用の全額は、その増加距離に於て同時に運送せられたる多數の運送

1) Zimmermann, Ocean Shipping, p. 484.

客體が存在する場合には、やはりそれらに共通的に要したる費用である。従つて、その増加距離に於て運送せらるゝ運送客體が増減するも、増加距離のために要する費用は、比例的に増減するものではない。故に、共通費特別費の區別は、距離について見るべきものではなくして、運送客體そのものが費用を惹き起すについて連帶關係にあるか否かによりて定むべきものである。

### 三 海運に於ける經費項目

固定費、共通費、特別費といふものを各々前述の意味のものと定むるときは、海運勞務の提供に要する諸經費、即ち海運勞務の生産費を構成する各費目は、如何なる關係に於てこれらのどのものに屬するか。

通常、海運勞務生産費の一費目として最初に擧げらるゝものは、資本經費 (Kapitalkosten) である。そして之は資本の調達に要する費用と、資本の報酬として要する費用とに分たれる。資本の調達に要する費用といふは、例へば株式會社に於ては創立の費用の如き、増資の費用の如き、社債募集の費用、その他資金借入の爲に要する費用の如きをいふ。資本の報酬として要する費用といふは、借入資本に對する報酬たる費用の意味であつて、即ち社債の利子及び借入金の利子である。

資本の調達に要する費用は、その企業の存続する限り、永遠の將來に關聯して投下せられたる費用である。故に之は基礎費たるものであり、且つこれは、理論上に於ては、企業存続の全年限に分割して銷却せらるべきもので、その一會計期間（一年又はそれ以下の會計的區劃期間）に割當てられたる銷却分が企業の存続する限り、その期間の固定費たるべきものである。併し乍ら、資本調達に要する費用は、その金額概ねさほど大なるものではなく、企業存続の全年限に亘つて分割銷却するが如きは、實際の會計手續上却つて無意味の事柄である。従つて、之は會計上の便宜により、單に數ヶの會計期間に於て銷却せらるゝこととする。その場合に於ては、その關係會計期間の間だけ固定費として取扱はれる。また若し、その金額が比較的少額なるものなるときは、之を必要としたる會計期間に於て、その全額を單なる支出項目として取扱ひ、貸方勘定にその項目を残さゝることがある。その場合に於ては、この費用はその會計期間に於ける利益を以て全部銷却せられたることとなるから、之は固定費ではなく、むしろ共通費として取扱はれたものとなる。

資本の報酬として要する費用は、その企業がかかる資本を保有する限り、毎會計期間に於て固定費となる。而して、こゝにいふ所の資本は、社債若しくはその他の方法によりて、借入れたる資金であつて、固定費となるものは、即ち之に對する支拂利息である。然るに、かかる固定費と

しての資本に對する報酬に該當するものとして、いはゆる固定資本たる所の船舶、土地、建物、その他固定的建造物に對する一定歩合の利子を舉ぐるものがある。殊に船舶の原價（建造價額又は買入價格）に對して一定歩合の利子を見積り、之を海運勞務生産費の一つと見做すは、かゝる事項に關する普通説明者の殆ど一致する所である。併し、かくの如き見解は、或特定の船舶について、その航海成績を調査する場合、若しくは、或る市場運賃によりて取引をなして、世間並の利潤を舉ぐるものなるや否やの計算（航海計算の豫定）の場合などに於ては、意味をなすものであるが、海運勞務生産費の分解に於ては、何等の意味をなさざる事柄である。この點、遍く誤解の存する所であるから次に少しく之を説明する。

假に一隻の船舶を建造するために、若しくは買入るために、四十八萬圓を支出したとする。そして、この船舶によりて海運業を營むために、更に運用資本として二萬圓を以て事業にあつたとする。かくて一ケ年の終の計算に於て、五萬圓の純利益を挙げたとするならば、その五萬圓が全資本五十萬圓に對するの利子である。そして、それは言ふまでもなく年一割の利子である。若し、この場合に、四十八萬圓の船價に對し、一割の利子を見積り、之を生産費の一部と考へ、純利益の計算に於て之を既に差引きて、而して尙ほ五萬圓といふ數が出たのであるならば、全資本五十萬圓に對して、四萬八千圓と五萬圓、合計九萬八千圓がその利子であり、年一割九步六厘

に當る。従つて船價に對する利子の歩合として定めたるものが、世間普通の利子歩合を基礎としたものであるならば、いふ所の五萬圓の純益といふものは、この事業に於ける資本の報酬が世間の利子歩合より超過するの程度を示すもので、かゝる計算に於ては、純益皆無の場合に、その事業に於ける資本の報酬が世間並であるといふことになる。いはゆる固定資本の原價に對する利子なるものを、生産費に計上するの不合理なるは、之によつて明かであらう。そしてそれはいふまでもなく、單に船舶にのみ限定した事柄ではない。土地、建物、その他一切のいはゆる固定資本についても同じことである。

併し乍ら、右の船舶の建造若しくは買入れのための四十八萬圓なるものが、自己所有の資本ではなくて、借入れ資本である場合には、その借入金に對する利息は、當然、生産費として計上すべきである。而して、自家資本の場合には、五萬圓の純益であるならば、借入資本の場合には、それから支拂利息を差引いたもの、若しそれが年一割であるならば、四萬八千圓を差引いたもの、即ち二千圓が、純利益であつて、この場合、自己所有の資本としては、運用資金の二萬圓だけであるならば、この事業の利益、即ちこの事業に於ける資本に對する利子は、年一割である。若しも、この四十八萬圓が借入資本である場合に、それに對する利子が、船舶原價に對する利子として生産費の中に計算せられ、而も尙ほ五萬圓の純益があるのであるならば、それは、二萬圓

の自家資本に對する利子として、實に年二十五割に當ることゝなる。

船舶原價に對する利子が、生産費として計算せられるのは、その船舶が借入資金を以て建造せられ、又は買入れられたる場合に限るのであつて、自己所有の資金を以て建造若しくは買入れられた場合には、それに對して一定の利子を生産費として計算すべきではなく、寧ろ事業の成果たる純利益そのものが、その資本に對する利子であることは、右に述ぶる所によりて明かであらう。併しこの關係は單に船舶にのみ限るものではない。借入資金を以て調達したる總ての、いはゆる固定資本の原價に對する利子は皆生産費である。否、それは、單にいはゆる固定資本となつて居るものゝ原價に對する利子だけではない。運用資金であつても、それが借入資本である場合には、之に對しては一定の利子を必ず支拂はねばならぬのであるから、その利子はやはり、生産費である。即ち、船舶原價に對する利子が生産費として見積られるのは、普通説明せらるゝ如く、船舶がいはゆる固定資本であるがためではなく、それが借入資金を以て建造せられ、若しくは購入せられたものであるからである。利子が生産費として見積らるゝことを要求するのは、借入資本たるの資格に於てであつて、決して固定資本たるの資格に於てゝはない。故に借入資本たる以上は、それが船舶に體現せられ居ると、土地又は建物に體現せられて居ると、はた、運用資金となつて居るとを問ふべきではない。それが如何なるものに體現せられ居るにせよ、かゝる借

入資本の存在する限り、之に對する利子は前に述べたる意味の固定費である。

海運事業に於ける借入資本の利子は、それが對事業的貸借たる關係にある場合には、普通の借入資本の場合よりもやゝ高率なるを常とする。その理由は、海運事業は他の産業よりも、競争の激烈なる處多く、且つ諸外國との政治上の危険の下に晒らさるゝ場合も少くはなく、事業に多少の危険性ありと認めらるゝからである。併し乍ら、それが對人的貸借たる關係にある場合には、素よりその人の、即ち海運事業を經營する人の一般的資産關係に於て、利率が定めらるゝは言ふまでもない。我國に於ける海事金融は、そのいづれに標準を置いてゐるかは、明かではないが、銀行又は海上保險會社が海事金融の利子として要求する所は、通常年一割乃至一割二歩であるといふ。

固定資本に對する利子といふものは、右に述ぶるが如く、海運勞務生産費と見做すべきものではない。併し乍ら、そのいはゆる固定資本が事業の遂行、即ち海運勞務の提供によりて、一定年限の後には、消耗に歸し、若しくは無價值に歸するものである場合には、各會計期間内に減少するその價額は、勞務提供のために要したる犠牲であるから、疑ひもなく生産費である。而して、之は、正確にいふならば、各年度毎にその價額減少の程度を異にするものである。例へば、建造初

年度に於ける損耗は、十數年後に於ける年度の損耗に比べては甚だ少かるべく、又固定資本の種類によりては、取扱ひ運送量の多大なる場合には、その少量なる場合よりも損耗の程度が大であるべきである。併し乍ら、かくの如き損耗の程度を正確に測定し、價額減少を精密に算定するが如きことは、到底不可能であるから、事業經營者は一定の耐久年限を豫定し、之に割當てゝ、會計手續上各年度毎にその平均の割當を銷却することゝして居る。いはゆる減價銷却費 (Depreciation, Abschreibungskosten) といふものは即ち之である。かくの如く、各年度に割當てられたる銷却費は、毎年度必ず一定額を要するものとして事業計畫が立てられて居るものであるから、その關係に於て之は固定費となる。

海運事業に於て、減價銷却の目的となる財産は、いふまでもなく、船舶がその主なるものである。船舶及びその機關は使用に従ひ、次第に構造上の損耗を來し、縦ひ相當の修理を施すとも、幾年かの後には、使用に耐えざるに至るものである。之は、いはゆる自然的損耗 (natürliche Abnutzung) である。その上に、海運事業は競争の盛なるものであると共に、造船造機工業の進歩は、年々、船體の構造に於て又は機關の様式に於て新らたなる經濟的工夫の施されたる船舶を製作するのであるから、海運業者は、その現在使用せる船舶が未だ自然的老朽に達せずとも、經濟的老朽、またはいはゆる "moralische" Überalterung<sup>1)</sup> のために、相當年限のうちに使用船の取替へをな

1) Grotewold, Die deutsche Schifffahrt in Wirtschaft und Recht, S. 197.



かねばならぬことになる。その年限は通常、建造の年より起算して二十ヶ年とせられて居る。即ち、建造價格に對する年五歩の金額を船價銷却費の名目の下に控取するの慣例である。但し、この割合はもとより海運業者各自の立場により、その營業計畫に従つて必ずしも同一ではない。

減價銷却は右に述ぶるが如く、自然的若しくは經濟的損耗による價額減少に順應するための會計上の處置であるから、當該財産が具體的に殘存する限りは、理論上に於ては、最後の一錢まで銷却すべきものではなく、その廢棄價額 (breaking-up Value) は殘存せしむべきものである。殊にこの廢棄價額は、生産費として取扱ふべきものではない。

かくて一會計期間に割當てられたる減價銷却費は、その期間の海運勞務の生産費となる。共に、その減價銷却を行ひたる船舶はその帳簿上の價額がそれだけ少くなるのである。併し乍ら、かくの如くに行ふ所の銷却は、もとより減價の銷却であるけれども、之は、その企業者が海運事業を繼續して行ふものである限り、その船舶が廢用に歸したるとき、新たにたる船舶を建造し若しくは買入るゝの費用に充てなければならぬものである。故に、銷却費にあたる所の金額は、他方に於て、銷却積立金、又は船舶新造準備金などといふ名稱にて積立てらるゝものである。若しこの積立をなさざるときは、いはゆる減價銷却費は事實に於て減價銷却をなさず、營業利益に混入して、配當せらるゝこととなり、利益配當の名稱にかくれて、資本自體の配當となり、それと

- 1) 日本郵船會社、及び大阪商船會社は、各々その定款に於て、船舶減價引除金として造船價格の、前者は百分の二・五以上を、後者は百分二以上を、いづれも毎決算期の收入より控取することと定めて居る。即ち前者は年五歩以上に當り、後者は年四歩以上に當る。

共に減價銷却費なるものが、生産費としての取扱ひを受けざるこゝなる。

海運事業に於て減價銷却を行ふべきものは、主たる船舶、即ち通常いふ所の本船だけではない。若しその事業を営むために、補助汽艇、舢舨その他の船舶を有するときは、それらについても、減價の銷却を行はねばならず、又、本店、支店、出張所、倉庫、等の營業用建築物についても、その自然的若しくは經濟的老朽は、海運勞務の提供をなすに要する *cost* であるから、之に對して減價の銷却を行ふを必要とするは言ふまでもない。また、海運會社が、若しも、棧橋、船梁等の港灣的設備を自ら所有する場合に於ても、それらの減價銷却を必要とするは、右と全く同様である。

併し乍ら、減價銷却は當該財産の所有と全く相關聯する所の問題である。棧橋、船梁等を自ら所有せず、公設若しくは私設のそれらを、使用料を支拂ふて使用する場合には、その費用は前述の共通費となり、もとより固定費ではなく、且つ減價銷却の問題は起らない。また、本店、支店、出張所、倉庫等も、之を他より借入れて使用するときは、その費用は毎營業期間一定額の借賃としては必ず支拂はねばならぬものであるから、その關係に於て、やはり固定費ではあるけれども、この場合には減價銷却といふことなく、從つて減價銷却費として固定費となるのではない。かくの如き次第であるから、或費用が固定費であるか、共通費であるか、また、その何れに

しても、それが然ることの理由は、海運事業の經營方法如何によりて異なることがあるものである。減價銷却といふことは、右に述ぶるが如く、自家資本なると借入資本たるとを問はず、多數の會計期間に亘つて用ゐる所の生産機關(又は生産手段)に之を投じたるときに、その生産機關の自然的若しくは經濟的損耗による減價に應じて、之が評價を減少するの趣旨により、そのものゝ帳簿價額を減少し、且つそれだけ他方に之を積立つることである。詳しく言へば、減價銷却費(一會計期間に對する減價銷却の割當て額)を生産費として見積り、之を運賃即ち代價の一部分として回收し(生産機關に固定的に投下したる資本の回收)、その回收したるものを、再び生産機關に固定するの準備として積立つるのである。この意味に於て、減價銷却といふことは、資本の固定とその回收といふ循環の手續である。

借入資本の償却(Tilgung)といふことは、右に述べたる減價銷却と全くその意味を異にする。之は、自家資本若しくは積立利益を以て債務の辨濟をすることである。故に、この借入資本の償却即ち償還を一定の計畫に基き、各營業期間に割當てゝも、その割當額は、生産費と認むべきものでなく、従つて勿論、その年度の固定費ではない。若し之を生産費として取扱ふときは、その借入金金の全部償還後に於て、それに相當する額の財産が積立利益以外に於て殘存するの奇妙なる結果を呈することゝなる。

海運事業の經營に於ては、運送勞務の提供に要する原費として海上保險に關する經費、即ち保險料 (premium) なるものを見逃すことは出来ない。減價銷却費が、船舶の自然的若しくは經濟的老朽による價額減減に對する cost であると同様に、保險料は、船舶の不慮の損害による價額減減に對する cost である。船舶は、或は海難又は火災等により、或は故意又は過失等により滅失破壊毀損することがある。かゝる原因による價額減減に對する經濟上の準備としては、保險の方法によるを以て至當とする。故に、海運業者は、その所有の船舶を海上保險會社の保險に附けるを常とする。

保險には、平時危險 (Marine Risk) に對するものと、戰時危險 (War Risk) に對するものとあり、前者の場合にも、更に、船舶を航海の用に供するの狀態に於ける危險の負擔をなすものと、繫船の狀態に於ける危險の負擔をなすものとがあつて、各々その保險料率を異にする。従つて海運業者の負擔となるべき金額にも亦差異がある。戰時危險の保險は、就役航路により又積載貨物により、その率を異にするものであつて、多種多様の貨物を混載する所の定期船の場合にありては、それは前述の意味の共通費となり、全部備船として就役する不定期船の場合には、特別費となる。

1) 拙著、「保險本質論」第四章、第四節參照。

平時危險に對する保險料も、船舶を航海の狀態に置くこと、繫船の狀態に置くことによりて、その率を異にする。而して、船舶を航海の狀態に置くか、繫船の狀態に置くかは、嚴密なる考慮の下にある説明としては、當該海運業者が取扱ふ運送量の多寡によりて定まる所であると言はねばならぬ。従つて平時危險に對する保險料も亦、正確に言へば、固定費ではなく、共通費であると言はねばならぬ。併し乍ら、定期船事業に於ては、縦ひ交通量の減少の場合に於ても、使用船を航路より引抜いて、之を繫船狀態に置くことは、事業の性質が許さる所であるから、かゝることは事實上殆ど之れなき所である。故に、定期船事業に於ては、平時危險の保險料は固定費である。

不定期船事業に於ては、就役の甚だ不利なる場合には、繫船によりて事業損失を確定する方が寧ろ有利であるから、保險料についても繫船の場合を見逃すことは出来ないのである。併し繫船といふことは、不定期船に於てもよくよくのことであつて、海運界不景氣の甚だしき特殊の場合を除き、あまり行はれざる所であるから、不定期船業者が、若しも正當なる會計上の計算を行ふものならば、船舶の平時保險料の如く、毎營業期間定額を要するものは、固定費として取扱ふべきである。然らざる場合に於ては、その事業決算に於て損益として擧げられたる數字が果して正確に損益たるか否か、頗る疑はしきものとなる。

海運業者は、右に述ぶるが如く、その所有船舶を海上保險會社の保險に附し、平時危險に對す

1) 拙著、「海運同盟論」一三〇頁參照。

る保険料は固定費として取扱ひ、戦時危険に對する保険料は共通費又は特別費として取扱ふのであるが、併し、大規模の定期船會社の如く、多數の船舶を所有するものは、保険者の保険に附せずして、いはゆる自家保険 (self-insurance) を行ふものがある。即ち、所有の各船舶につき、毎營業期間に於て、一定の標準による所の金額を保険準備金として積立て、不慮の事件に基づく所の修繕費は之より支辨し、又は代船の建造若しくは購入の費用は之を以て充てるのである。この自家保險の方法は海運會社がその所有船各隻の全價額について之を行ふことがあり、又は保險會社の保險に附せざる一部の金額若しくは保險會社が引受けざる殘部の金額につきて之を行ふことがある。いづれにするも、自家保險のための積立費は當該營業年度に於ける固定費である。

海運業者が、その所有船を海上保險に附するのは單に船體と機關とだけではなく、屬具、糧食、燃料についても保險を附することがある。屬具の場合は勿論、糧食、燃料の保險の場合にも、大抵、一定期間を通じて一定額の保險に附するのであるから、そのための費用は固定費である。また海運業者は、現に航海中にある船舶の未收運賃についても、海上保險に附することがある。この場合に於ては、その保険料は未收運賃の額によりて異なるものであるから、それが定期船の場合には共通費となり、不定期船の場合には特別費となる。

海運業者は、また、その有する所の補助汽艇、艇等についても海上保險を附し、且つ陸上財産

たる本支店、出張所、倉庫等の建築物、並びに棧橋の如き不動産、及び、事務用品その他の動産につきて、火災保険を附する。この場合には、その保険料はいづれも、各會計期間に於て一定額であるが故に、皆固定費である。

船舶の修繕に要する費用が、海運勞務の提供のための經費たるは言ふまでもない。船舶の修繕費は通常、大修繕費 (General Repairs, or Special Repairs)、小修繕費 (Running Repairs) 及び、船底清掃費 (Graving expenses) などに分つて取扱はれる。大修繕費といふは、船舶の耐航能力と機關の健全を維持するがために、數年に一回施行する大修繕の際に要する費用である。かゝる大修繕は、通常船舶検査法の規定に従ひ特別検査を受ける場合に施行せらるゝのであるが、併し又船舶が海難に遭ひ若しくは衝突座礁等により破損を受けたる場合にも行はるゝは述ぶるまでもない。小修繕費といふは、かゝる検査若しくは偶然なる破損とは關係なく、主としてその平常の使用より來る損耗に對する修繕に要する費用であつて、船底清掃費といふは、速力の減退を防ぐために、船底及び船側に附着せる海草貝殻等を除却し、且つそれらの附着を防止する作用ある塗料 (いはゆる船底塗料) を塗附するに要する費用である。

修繕費のうち、海難その他不慮の事件による損傷のために要するものは、保險會社より受領す

- 1) 船舶検査法第三條、同法施行細則第三條、參照。
- 2) 拙著、「海運經濟論」第一卷 一九三頁參照。

る保險金、若しくは自社に積立つる所の保險積立金を以て、之を支出するのであるから、保險料として、若しくは保險積立金費として、海運勞務の生産費となり、修繕費として生産費となるものではない。修繕費として生産費となるものは、前述の大修繕費のうち、船體機關の改築又は修理のために要する工事費にして、その船舶の一代一回若しくは二回位の程度に於て必要とするもの及び前述の特別検査に要すべき工事費、並びに小修繕費及び船底清掃費である。

修繕費は、正確に言ふならば、いづれも、船舶の建造後に於ける年齢とその使用の程度とに應じて、各會計期間に要するその額を異にするものである。故に、之は、いはゆる *unverhältnismässig verändliche Selbstkosten* に屬する。併し乍ら、海運業者は、修繕費の如き巨額の支出については、事業經營に於ける會計上の必要により、その所有船舶の現狀を基礎として、豫測を以て修繕に要する資金の積立をなすを常とする。即ち每營業期間一定の標準に従つて、船舶修繕積立費なるものを控取する。修繕費が、一定の豫測により每營業期間一定額を要するものとして取扱はるゝに至るならば、それは會計上の手續に於て固定費とせられたるものである。

事業の全般的經營に關して陸上店舗に於て要する費用 (*General office expenses*) は我國にては店費と稱して取扱はれて居る、之には重役以下、給仕に至る陸上職員の俸給、給料、給與、手當、



旅費、舟車馬賃の如き、關係先きの接待費、交際費の如き、並びに所有土地及び營造物の修繕費、借地料、借家料、需要品費、電燈料、瓦斯料、暖房費、掃除費、通信費、廣告費、訴訟費、租税、手數料、その他陸上店舗に於て事業經營に要する費用は皆之に屬する。この種の經費は、均しく海運事業といつても、之を行ふの規模によりて大差あるものであり、また定期船事業と不定期船事業とによりても、大差あるものである。我國の不定期船業者の如きは、店費として船舶一噸につき一ヶ月何錢<sup>1)</sup>といふが如き見積りをなして居る。併し乍ら、定期船事業にありては、例へば廣告費の如きものは、頗る重要な費用であつて、全般的經營經費の少からざる部分を占め、世界的名聲を有する大定期船會社の如きは、その地位を維持し、且つ更に之を鞏固にするために、種々なる手段による廣告を必要とするもので、その費用が、全般的經營經費に對して占むる割合は、小會社の場合に比較すれば、甚だ大なる率に上る。

この全般的經營に關して陸上店舗に於て要する經費は、その一部分は固定費であるけれども、大部分は共通費である。

船舶の航海に關する費用のうち、主要なるものは、燃料費である。今日燃料として用ゐらるゝものは石炭と石油とである。併し、石油は未だ石炭の如く、世界の各地に偏く行渡つて居らない

1) 一ヶ月の店費、船舶一噸につき五錢乃至拾五錢を見積るといふ。

から、航路によりては石油を燃料となし難き所もある。石炭にしても、石油にしても、この燃料費なるものは、種々なる關係に於て大差あり、動搖あるものである。先づその市價の變動は、この種の經費を動搖せしむるものであり、また、船舶の建造種類、機關の種類及びその能率、航路及び季節、速力等によりて大差あるものである。例へば、このうちの速力を一つ例にとりて、之を述べれば、排水を或パーセント増加して——この場合、積荷の重量を或パーセント増加して——つてもよい——而も速力を同一に保つためには、馬力を同じパーセント増加するを要し、又排水状態が同一であつて、速力を一パーセント増加するには、馬力は三パーセント増加するを要し、若しこの場合速力を倍加せんとすれば、馬力は七倍増加するを要するといふことである。<sup>1)</sup>この馬力の増加といふことは、經濟上に於ては燃料費の増加を意味するものなるは言ふまでもない。

燃料としての石炭と石油とは、更に別の意味に於て海運會計上の負擔となるものである。それは、これらを收容する所の船舶内の場所は、それだけ貨客收容の場所を狭少にするもので、従つて船舶の収益力を減ずるものであるからである。この點について石油は石炭よりも所要の場所が狭少にて足り、且つその收容場所の船内に於ける位置を、最も収益力を害せざる所に求むることが出来るの利益がある。例へば二重底内の場所を利用するが如きは是である。

燃料費と關聯して考慮すべきものに、機械油 (lubricating oil) の費用がある。船舶は機關車よ

1) H. Owen, Ship Economics, p. 132.

りも複雑強力なる機關を有するもので、従つて強度の注油を必要とするものであるから、この種の經費は、海運事業に於ては鐵道事業に於けるよりも、巨額に上る。經驗上の結果によれば、一つの船舶は、それが消費する石炭の噸數と同じ數だけのリットルの機械油を消費するといふことである。

燃料費や機械油費は、定期船事業の場合には、共通費である。それは取扱ふ交通量の多寡によつて異なるからである。尤も定期船事業に於ては、交通量の減退に應じて、使用船舶を引抜くが如きは不可能であり、且つ、積込貨客の非常に少き場合に於ても、尙ほ定期の出帆を必要とするもので、而して、その場合に於ても、航海中に於ける船舶の安定を保つために、貨客の代りに脚荷(ballast)を入れて、一定の排水状態に置くものであるから、燃料の如きは、或程度の貨客を積込みたる場合と異らざる消費を要するものである、故にこれらの費用は事實上に於ては、殆ど固定費として取扱はれてゐる。併し乍ら、反對に、この一定度の排水状態以上に貨客の積込を増加するときは、先に述べたるが如く、速力維持の關係上、馬力の増加、従つて石炭費、著しき増加を來すものである。故に、かくの如き經費を固定費として取扱ふは、便宜上の處置であつて、實質に於ては、共通費である。

不定期船事業に於ては、運送は多くは傭船契約によりて行はるゝものであるから、燃料は船主

の負擔ではなく、備船者の負擔として取扱はれ、而して備船者が海運業者なるときは、一巡廻航海を單位として特別費として取扱はれる。機械油費は、不定期事業に於ては、いはゆる船費の一部として取扱はるゝもので、船主の負擔する所であつて、共通費である。

船舶の航海に關するもう一つの重要な費用は、乗組員への支給費である。乗組員には船長以下の高級船員——船舶法にいはゆる船舶職員——の如く、繼續的雇傭關係にあるものと、下級船員の如く一時的なる雇傭關係にあるものがある。今日に於ても、下級船員の多くは、船舶の發航にあたりて雇入れ、歸着にあたり解雇するの慣習である。併し、之についても定期船事業は不定船事業と多少趣きを異にし、下級船員についても繼續的雇傭關係のものが増加した。而して繼續的雇傭關係の船員に對する支給費は、固定費たる性質をもち、一時的雇傭關係の船員に對する支給費は、一般費たる性質をもつものであるが、この兩經費の相互割合は船主によりて著しき相違がある。大海運會社、特に大定期船會社にありては、固定費たる支給費の割合甚だ多く、小海運業者、特に不定期船業者にあつては、一般費たる支給費の割合が甚だ多い。

船員に對する支給費は、金錢支給としては本給として俸給、給料があり、附屬給として割増給、乗船手當、航海慰勞金があり、更に臨時に支給するものに、諸種の慰勞金、賞與、退職手當、手

當金、療養費、弔祭料、扶助料、郷里送還費等がある。船員はこれらの金銭支給の外に、航海中の飲食及び寢具としての實物支給を受ける。但し不定期船にして傭期契約の場合には、割増給料、航海慰勞金、割増食費は船主の負擔ではなくして、傭船者の負擔たるを常とする。

船員に關する費用は、右に述ぶるが如く、金銭支給並びに實物支給として、海運業者の積極的負擔たるもの、外に、尙ほ消積的負擔たるもの、あるを見逃すことが出來ない。それは、船員のために給する居室寢室並びに食料倉庫等を船内に設くるがため、貨客收容の場所が狹少にせられ、それだけ船舶の収益力を殺ぐことである。故にこの點より見れば、船舶の構造、船内各室の配置並びに機關汽罐の構造が甚だ能率よく造られ、また燃料の收容配給に人手を要すること少き船舶は、乗組員の數が比較的少くて事足るのであるから、たゞに積極的支給費が少きのみならず、消極的負擔少く、収益力大なるの利益がある。この點に於て、日本船は、乗組員の勤務能率はともかくとして、その食糧が日本米、日本酒、澤庵漬、味噌、醬油、味噌、梅干漬等、特殊の品種であつて、世界共通のものでないがため、遠洋航海又は長期外國間の航海に於て、此等の貯藏に對し外國船に比し多大の場所を要するは、海運勞務の生産費を高からしむるものである。

船積又は陸揚げのために出入する港灣、運河、河川に於ける賦課金には、共通費たるものと特

別費たるものがある、かゝる賦課金は港灣、運河、河川の諸設備の利用若しくは港灣に於ける官廳の利用に對する報酬として課せらるゝものである。中世歐洲に於て、海上商權の爭、盛なりし頃には、或一國が海洋に於ける支配權を主張して、いはゆる公海に於ても外國船に、通航料その他の名義の下に公課を要求せんとしたこともあつたが、かくの如きは、公法學者の鼻祖と稱せらるゝ和蘭のグロチウス (Hugo Grotius) が、一六〇九年、かの有名なる海洋自由の原則 (*der Grundsatz der Meeresfreiheit*) の聲明をなして以來、全く廢れて、今日に於ては公海に於ては何等の公課も存せざることになつた。

併し乍ら、港灣の施設、燈臺その他の航路標識の建設、運河の開設、國內河川の設備又はその浚渫等には、國家又は地方自治體若しくは特殊の會社が、資本を投じたるものであるから、これらの利用に對して一定の賦課金を徴收するは正當なる所であり、且つ實際に於ても、この種の賦課金は課徴せられて居る。その種類と金額、並びに賦課の標準は國により港により甚だしき相違ある所であるが、何れにしても、多くの航路に於ては、この種の賦課金は海運勞務生産費として少からざる部分を占むるものである。

この種の賦課金は、その形式、種類、名稱、多種多様であつて、港灣、運河、河川そのものの、利用に對し一般的に賦課せらるゝものゝ外、特殊の設備の利用、又は特殊の手續のために特殊的

に賦課せらるゝものがある。姑く、それら賦課金の名稱を枚舉すると、入港税、噸税、入渠料、燈臺料、棧橋料、埠頭料、運河通航料、水先案内料、水門通航料、船積料、浮標料、曳船料、起重機使用料、保健料、檢疫料、領事手數料等がある。これらの費用は、港灣、河川、若しくは運河によりて大にその金額並びに賦課の標準を異にするものであるから、關係航路によりて甚だしく大差あるもので、西部阿弗利加沿岸航路の如きは、他の航路に比して著しく多額を要するものといはる。また、これらの費用を徴收するには、課税主義によるものと手數料主義によるものがある。例へば入港税、噸税の如きは、課税主義のものであり、通航料、使用料の如きは手數料主義のものである。また之を賦課する標準も區々たるもので、或は積卸し貨物の量によるものあり。船舶の現に積載せる貨物量によるものあり、或は船舶の吃水によるものあり、或は船舶の純噸數によるものあり——この場合には、空船(in ballast)の場合と積荷を有する場合とによりて、その率を異にすることがある——、或は使用の期間によるものがあり、又或は一隻幾許といふ定額によるものがある。

これらの費用は、定期船事業の場合には、共通費であつて、不定期船事業に於て、備船契約の下にある船舶にありては、備船者の負擔する特別費である。

貨物の積込荷揚げに要する費用は、定期船事業にありては、その一小部分は特別費であるが、他の大部分は共通費である。併し、不定期船事業にありては、殆どその全部が特別費であり、且つ傭船契約の下に就役する場合には、傭船者の負擔である。積込荷揚げに要する費用は、鐵道に於ては、比較的僅少であるが、海運に於ては、その仕事に手数を要し、また設備を要するの關係上、相當多額に上るものである。殊に貨物の種類によりては、船艙内に板仕切り、藁敷き、板敷き等をなすを要するものがあり、それらは積卸毎に撤去し掃除し、ときによりては消毒を必要とすることもある。これらの費用は、我國にては荷物費と稱せらるゝものであつて、その項目の主なるものは、人足代、タリーマン (Tally-man) 傭賃、荷直し賃、仕切木板藁細代 (Dunnage) 船賃、接續費、船内人足賃、辨金、戻金、荷物取調賃、積荷目録領事裏書手数料、艙内消毒費等である。

これらの費用のうち、例へば人足賃、船賃の如きは、港灣設備の完否により、商港によりて大差あるものである。船舶が沖着けにて荷役をなさねばならぬ場合と、岩壁に横付けして倉庫に直接接續する荷役をなす場合とは、その費用に著しき差等あるは、更めて説明するまでもない。故に、この荷物費と前述の船舶に對する賦課金との兩負擔につきて、寄港地に關し、船主が相當の考慮を拂ふは當然の事柄である。商港間に國內的又は國際的の競争があり得る場合には、地方



的又は國家的にこれらの點につき十分なる考慮を拂ふの必要ある所以である。

旅客に關する費用としては、その主なるものは食糧、寢具、並びに娛樂慰安の設備に要する費用である。その他、船客通船費、手荷物運搬費、船客名簿領事裏書手数料等である。これらの旅客費は、定期船事業にのみある所であつて、且つその大部分は特別費たるものである。

海運勞務の提供に要する費用として、最後に擧ぐべきものは、代理店口錢 (Commission) である。海運業者は、運送貨物の蒐集や旅客吸引のために、内外各地に多數の代理店を有するを常とする。勿論、直接の荷扱所 (Expeditions-kontor) を以て貨物の蒐集に努むる海運業者もないではないが、それらは大會社に限られ、且つかゝる荷扱所は、たゞ内外の主要都市に限らるゝもので、船積貨物の多くは代理店の手を経るものである。

代理店に對する口錢は、その取扱ひ貨客の運賃の一定割合を以て支拂はれる。併し、積荷目録 (Manifest) の作成、船荷證券 (Bill of Lading) の作成、運賃の取立て、荷受人の確認、船舶の出入港手續上必要なる書類の取揃へ及びその提出 (Ein- und Ausklariere des Schiffes) の如き仕事に對してもその報酬が支拂はれる。これら代理店に對する支拂は、勿論、口錢が主たるもので、それは取扱ひ貨客の量に比例するものであるから、殆どその全部が特別費であつて、甚だ僅少の

ものが共通費である。

私は以上述ぶる所を以て、海運勞務の提供に要する經費を構成する項目の主たるものは、大抵之を網羅した積りである。そして、之によりて、如何なる費用が存在するかを明かにすると共に、また同時に、海運勞務なるものは、如何なるものによりて組成せられて居るか、並びに之をして有効に働かしむるために、その裏面に如何なるものがあるかも、略ぼ明になし得たことと思ふ。かの帆船を用ゐて、船長自らが船主であつた時代には、貿易と海運とが同一の企業として營まれたのであるが、併し假にそれより海運に關する勞務のみを抜き出すときは、それは殆ど航海の勞務だけで、海運といふも航海といふも事實に於ては同一に歸し、その之に要する費用といふものも、船價の銷却と船長以下二三の乗組員の生活費及び給料と位のものであつた。之を、私がこゝに説明したる今日の海運事業と比較すれば、如何に今日の海運事業が複雑多岐なる形態に發展したものであるかに驚かざるものはないであらう。

尙ほ、上に述べたる各費目について注意すべきことは、それらの費目の或ものは、事業經營方法の如何によりて、即ち事業者が自らの資本を以て所有する方法をとるか、若しくは他の所有に屬するものを料金を支拂つて使用し若しくは借用する方法をとるかによりて、或は固定費と

なり、或は共通費となり、又或は特別費となることである。而してまた或費目は、定期船事業と不定期船事業とによりて、或は傭船契約によると然らざることによりて、同一名目のものでありながら、性質を異にすることあるも見逃し得ざる所である。

私が、こゝに述べたる固定費と共通費とは、前に述べたるが如く、輸送せらるゝ所の各個の貨物又は旅客についていふならば、その輸送に要する所の結合生産費 (Joint costs) であり、又特別費は、その特別生産費である。故に、之を運賃として回収するに當りては、特別生産費は各個の貨物若しくは旅客のそれぞれ負擔すべき所であり、結合生産費は、その結合關係に包括せらるゝ限りの貨物若しくは旅客が分擔すべきものである。この分擔は今日如何なる有様に於て行はれて居るか。それは運賃論の研究に於ける主要問題であつて、而して一言にして之をいふならば、いはゆる應能主義、即ち各々の運賃負擔能力に應じて分擔しつゝあるといふのである。英語に於ていふ所の *What the traffic will bear* といふことが、之を説明することになつて居る。併しこの「負擔能力に應じて」といふことが、如何なる有様に於て行はれて居るかは、更に多くの説明を要する所である。私は本篇を繼承し、題を「海運に於ける運賃と運送原費との關係」と改め、次の機會に於て之を述ぶるであらう。